Al ch.mo Sig. prof. Anselmi
in segno di alta stima
l'autore

PRIMA LEZIONE

E

PROGRAMMA

DEL CORSO

DI

DIRITTO PUBBLICO MARITTIMO

DEL PROFESSORE

P. S. MANCINI.

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
OA. - b -
148

INTRODUZIONE

ALLO STUDIO

DEL

DIRITTO PUBBLICO MARITTIMO

—

PRIMA LEZIONE

E

PROGRAMMA

DEL CORSO INSEGNATO NELLA R. UNIVERSITÀ DI TORINO

nell'anno 1852-53

DALL'AVVOCATO

PASQUALE STANISLAO MANCINI

PROFESSORE DI DIRITTO INTERNAZIONALE E MARITTIMO.

TORINO

TIPOGRAFIA FERRERO E FRANCO

1853.

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

La Lezione è estratta dal CIMENTO, Fascicolo X. - 1852.

Signori,

Il nuovo anno che si apre a' nostri studj, non è destinato a ricondurci con facile fatica sulle orme medesime da noi già impresse ne' due precedenti anni nel sentiero della scienza.

La Legge votata dal Parlamento per la istituzione di una cattedra di Diritto Internazionale in questo Ateneo, con profondità di consiglio e quasi obbedendo ad un istinto antiveggente, prescriveva che di tale insegnamento facesse parte un Corso di Diritto Pubblico Marittimo. Questo debito è troppo importante agli occhi miei, e spero che sia per addivenirlo ancora a' vostri, ed a quelli del paese e de' reggitori della cosa pubblica, perchè non debba rimaner trascurato, o appena fugacemente adempiuto.

Io penso, o Signori, che questa parte della disciplina del Diritto Internazionale debba anzi annoverarsi tra quelle che più meritano richiamare le nostre diligenti cure e sollecitudini, sia che pongasi

mente allo spirito ed a' bisogni de' tempi in cui viviamo, sia alle peculiari condizioni della patria che la Provvidenza ci ha dato.

L'età in che ci tocca di vivere, più che altra mai maravigliosa per grandezza d'idee e di trovati, per rapida vicenda di straordinarj fatti e conati, per audacia di desiderj, per acerbità di dolori e di disinganni, rappresenta uno di que' momenti storici della vita civile dell'umanità, in cui essa penosamente si travaglia per trasformarsi e riposare in uno stato migliore.

Tuttavia è ben superficiale osservatore chi ne' titanici sforzi di questa lotta ostinata dell' uomo con la natura, dello spirito con la materia, della libertà con la forza, non vede agitarsi una quistione più che morale o politica, essenzialmente economica, ed in fondo a tutte le dissensioni ed i conflitti celarsi la radice dell' arduo, immenso, comprensivo problema della partecipazione del più gran numero de' viventi all'agiatezza ed al maggior ben essere sociale. Le masse dove più, dove meno han mostrato di non saper che farsi di una libertà formale, vôta ed infeconda de' prodigiosi benefizj da essa sperati, e tante volte invano promessi. Ormai più non le commuove se non la voce, fosse pure insidiosa e bugiarda, che annunzii di volerle sollevare a destini migliori. È superflua la pruova de' ragionamenti, dove parla l' eloquenza de' fatti contemporanei. L'indole adunque della rivoluzione umanitaria alla quale assistiamo, è principalmente economica: e non è che lavorando precipuamente su questo elemento della vita sociale che i popoli ed i governi potranno toccare il sospirato porto, che da lungi intraveggono, di un nuovo mondo morale irradiato dal sole di una più benefica civiltà. Ciò basta, io credo, a convincerci della predilezione con cui vogliono essere esplorate e percorse quelle province della vasta scienza del Diritto, le quali confinano con gli ubertosi campi della Economia Sociale, dove al giureconsulto ed al pubblicista è dato coltivare e propagare un ordine di verità destinato ad esercitare diretta influenza su' progressi, gl' incrementi e le riforme del movimento commerciale, industriale ed economico delle nazioni.

Ora in tutta l'ampiezza del sistema giuridico non v' è altra parte in cui questa influenza sia più immediata, operativa e vitale, che nel Diritto Commerciale e Marittimo: terreno, per dir così, neutrale e comune, nel quale le due scienze del diritto e dell'economia s'incontrano, si abbracciano, e ad ogni passo a vicenda si aiutano. E però non minor cura e studio di quel che nel diritto pri-

vato suole adoperarsi per apprendere le leggi commerciali e marittime regolatrici de' rapporti e degl' interessi individuali, ragion vuole che per noi si adoperi ad acquistar la conoscenza di quelle che reggono i rapporti e gl' interessi collettivi delle nazioni e de' paesi varj del globo, le quali appunto costituiscono ciò che addimandasi DIRITTO PUBBLICO MARITTIMO, o altrimenti DIRITTO INTERNAZIONALE MARITTIMO, peculiar parte e derivazione nobilissima di quel sistema generale di dottrine che sotto il nome di DIRITTO PUBBLICO INTERNAZIONALE richiamò già i nostri studj e le nostre lucubrazioni: ossia, per rappresentarne più chiaramente la natura ed i limiti, specie racchiusa in quel genere più ampio. Ed ora più che mai suprema è l'importanza e quotidiana la invocazione delle degnità scientifiche a questa specie appartenenti, da che nelle mutate condizioni e tendenze dell'epoca presente il Diritto delle Genti cessando di essere, qual fu reputato fino a tempi da noi poco lontani, il diritto della guerra e della conquista, è divenuto ormai, ne' voti almeno e nella coscienza dell'umana famiglia, il diritto delle nazionalità, de' commercj e della pace. (*Segni di approvazione*)

Ho detto altresì che come figli d'Italia abbiamo più particolarmente ancora la vocazione ed il dovere di coltivare questo ramo di studj: e s'io ben mi apponga, piacciavi domandarlo per poco all'Italia degli andati secoli, come all'Italia de' secoli avvenire.

Volgendoci al passato, troveremo pria di tutto che il Diritto Marittimo, e come legislazione e come scienza, è creazione del pensiero italiano; che il resto del mondo civile ebbe in questa disciplina la nostra patria a maestra e legislatrice.

I più antichi ed autorevoli usi e statuti marittimi, ed i più grandi scrittori della materia nacquero tra noi. Gl'istituti e le pratiche del commercio marittimo che oggi sono tuttavia in vigore presso i popoli navigatori, è a noi che le nazioni più possenti sul mare li debbono. Vorremo noi cedere ad altri queste venerande tradizioni della nostra nazional sapienza, ed abbandonare in mani straniere un domestico retaggio? (*Bravo! Bene!*)

Ma non basta. Sono i miracoli stessi della possanza e della civiltà marittima, di che l'Italia si rese già iniziatrice a tutto un mondo stupefatto. Come se la terra fosse angusto teatro alle grandi opere del genio italiano, esso in età ancor tenebrose e misere ne ruppe impaziente i claustri, e si slanciò orgoglioso e confidente sulla immensità dell'oceano. Ivi comandò agli elementi, sfidò le tempeste; trovò

la bussola, l'assicurazione, la lettera di cambio, la commandita; che dico? trovò un altro mondo, e ne rivelò l'ignota esistenza agli attoniti abitatori dell'antico (*Vivi segni di approvazione*).

Fece ancor di più. Mentre in tutta Europa le moltitudini schiave, avvilite ed avvinte alla gleba intorno a' superbi castelli de' signori incurvavansi rassegnate e pavide sotto la verga del nobile e del feudatario, fu in Italia che il mercadante ed il navigatore figli del popolo, uscendo dalle loro oscure officine, osarono per la prima volta levare in faccia á' figli della fortuna e della spada le brune fronti con quell'indomito ardire che erano avvezzi ad opporre al furiar de' venti e de' flutti, suonar la campana a stormo, umiliare l'orgoglio de' loro oppressori, creare il comune e la repubblica, fondar la libertà e l'eguaglianza cittadina, ed inaugurar quella immensa rivoluzione che doveva poscia fare il giro de' paesi civili, e durar lunghi secoli e forse quanto la vita stessa dell'umanità! I più antichi campi di queste gloriose battaglie (voi lo sapete) si chiamano Amalfi, Venezia, Pisa, Genova, Firenze!

Che più? Dov'è un'altra nazione i cui grandi uomini di mare possano compararsi a quelli di che superbirà eternamente l'Italia? Quali nomi potrebbero sostenere il confronto di quelli di Flavio Gioia, di Ruggiero di Loria, di Sanudo e di Marco Polo, de' Dandolo e de' Zeno, degli Spinola e de' Doria? Ma sopra tutto, qual popolo può gloriarsi di uno scopritore più sicuro, anzi più profetico di Colombo? O di un navigatore più fortunato e più ricco di non peritura immortalità che Amerigo? Il mare è dunque l'elemento della gloria, del coraggio, dell'attività de' nostri progenitori: le più belle pagine della nostra storia son quelle in cui stanno scritte le loro imprese commerciali, i loro fasti marittimi.

Ed il mare, o signori, sarà forse la via sulla quale l'Italia dovrà trovare ancora una volta la sua perduta grandezza. Udite.

Un immenso e propizio fatto, forse il più importante de' tempi moderni, si sta a' dì nostri svolgendo, il quale potrebbe da sè solo cangiar la faccia della penisola nostra, e chiuder forse il secreto delle sue sorti future. Il traffico delle Indie, il gran commercio del mondo, che la scoperta del Capo di Buona-Speranza e del nuovo emisfero trasse fin dal secolo XV in una via artificiale, ritorna ormai all'antica sua direzione, la più breve ed economica di tutte, quella del Mar Rosso e del Mediterraneo. Di questa portentosa rivoluzione commerciale e marittima niun altro paese può avvantaggiarsi più che l'Italia, per la felicità della sua situazione, per la vasta estensione del suo littorale, per la frequenza e bellezza de' suoi porti, per la economia de'

suoi trasporti, per la perizia de' suoi naviganti. Lascerà dunque la patria nostra passare inavvertita questa opportunità salvatrice che la provvidenza offre a' suoi figli? Sarà invocata invano l'apparizione di un Colbert italiano, che in pochi anni sappia restituire all'Italia un grado tra le maggiori potenze marittime; pegno sicuro più che ogni altro del riacquisto del pieno dominio di sè stessa, e di un riscatto forse anche pacifico della perduta indipendenza? È forse impresa impossibile render nuovamente il Mediterraneo, come la natura il fece, qual fu per secoli, un lago italiano? (*Il professore è interrotto dagli applausi dell'uditorio*). Non disse dell'Italia il Machiavelli, che *questa provincia pare nata a risuscitare le cose morte?* E perchè dunque da' nostri porti non potrebbero nuovamente salpare quelle possenti e numerose flotte, che dal secolo XI al XV fu dato sovente ad una sola città, come Venezia, Pisa o Genova, spedire ad imprese ardimentose e magnanime? Son forse cangiati il cielo ed i venti, le onde e le coste, o venne meno l'intelligenza e l'intrepidezza degli uomini? Pur troppo la natura è la stessa. E che non sia isterilito nel secolo XIX il pensiero e l'ingegno italiano, ben confessò di sentirlo la coscienza di tutto un popolo, quando raccolto (son pochi giorni appena) nelle vie di questa città intorno ad un feretro, rese memorabile omaggio alla potenza di questo pensiero in uno de' suoi più grandi ed illustri rappresentanti (1) (*Vivissimi applausi*).

Ciò che manca all'Italia, disse già un celebre politico contemporaneo, non è la capacità, è la fede in sè stessa, la fede sopra tutto de' suoi uomini speculativi, de' suoi pensatori nella loro propria missione sociale, nella potenza pratica della verità razionale e scientifica, nel diritto che a lei si appartiene di sottomettere a poco a poco i fatti, di vincere le resistenze, e di regnare nel mondo.

Ma egli avrebbe, o signori, più giustamente parlato, se avesse detto che l'Italia di null'altro in vero difettò fino ad ora che della tutela d'indipendenti e liberi governi, senza de' quali ogni alto pensiero e proposito è semenza sparsa su' sassi. In fatti può dirsi spuntato jeri appena il sole della libertà in queste subalpine contrade; e già si mostrano agli occhi di tutti i suoi effetti economici, ed ogni uomo di buona fede non può contemplare senza stupore l'impulso maraviglioso che tra noi venne impresso in sì brev'ora alle industrie, alle

(1) Qui il Professore accennava all'esequie del GIOBERTI, celebrate appunto in que' giorni in Torino con accorrimento spontaneo d'immenso popolo e con grandi dimostrazioni di pubblico lutto.

arti, a' commerci, al movimento de' capitali, alla elevazione del credito, alle applicazioni le più svariate del principio d'associazione: eloquente e non fallibile presagio del rapido e direi quasi miracoloso risorgimento della prosperità e della possanza della nostra marina, il quale non mancherebbe di coronare una serie di deliberati sforzi, che la saviezza della legislatura e del governo del paese ormai dal voto universale è urgentemente chiamata a dedicare a così alto e nobile intento.

Signori, io non credo aver fatto opera inutile, intrattenendomi innanzi tutto di proposito a porre in piena luce la somma importanza ed opportunità dello studio che in questo anno imprendiamo. Ora avanti d'iniziarlo, per esser conscii dello scopo che ci proponghiamo, delle imperfezioni, delle lacune, delle difficoltà che incontreremo, dei mezzi più acconci a superarle, importa essenzialmente render ragione a noi stessi dello stato in cui oggi troviamo la scienza del Diritto Pubblico Marittimo.

Per doppia via potremo concepirne adeguata idea: passando a rassegna le Fonti precipue, dalle quali essa si attinge: e discorrendo di una rapida occhiata i sommi Periodi delle passate sue fasi e degli ottenuti progressi. Tenterò di fare l'una e l'altra cosa ne' brevi limiti di tempo a me conceduti. Il presente non si conosce senza volgersi indietro a contemplare il passato. Non altrimenti il viaggiatore va con faticosa ansietà ricercando le misteriose scaturigini de' grandi fiumi, per seguitarne di poi con sicurezza il maestoso corso fino a che si perdano nel mare.

Da cinque sorgenti positive si raccolgono i materiali, de' quali si compone la disciplina del Diritto Marittimo: gli Usi e le Costumanze della navigazione: gli Statuti e le Leggi marittime: i Trattati Internazionali: la Giurisprudenza delle corti marittime: gli Scrittori speciali della materia.

La prima di queste sorgenti merita in preferenza la nostra attenzione, perchè imprime al sistema della legislazione marittima un carattere di originalità, quanto alla sua primitiva formazione. In fatti, a differenza di tutte le altre leggi, quelle avvedutissime e provvide sulle cose del mare non furono opera di scienziati, di filosofi o di giurisperiti: esse non riconoscono altro inventore e legislatore che il popolo, perchè furono spontaneo trovato dell'esperienza de' naviganti abbandonati a loro stessi nelle paurose solitudini del mugghiante oceano, pura emanazione del senso comune popolare, frutto degli accorgimenti di plebi oscure, di uomini grossolani e rozzi, e non-

dimeno grandi benefattori dell'umanità, de' quali la storia, così facile e codarda adulatrice de' re e de' potenti, ebbe a sdegno di tramandare i nomi alla posterità.

Gli Usi ed i Costumi del mare, figli del bisogno, suggerimento della natura e della necessità, formaronsi adunque lentamente e da sè, a misura che apparisse un ostacolo da vincere, un pericolo da schivare, una garentia da invocare.

La somiglianza de' timori e degli accidenti fa ricorrere a somiglianza di rimedj: e così quegli Usi a poco a poco acquistano antichità ed universalità. La pratica li accredita: la volontaria osservanza li nobilita: l'abitudine li corrobora: la tradizione da una generazione ad un'altra li consacra. Per lungo tempo ne rimane affidato il deposito alla riconoscente memoria degli uomini collocati in eguali condizioni di vita. Non vengono scritti che quando cominciano già a trovarsi in disaccordo co' tempi e co' mutati bisogni; quando cominciano già a scemar di autorità, perchè si veggono impugnati, messi in dubbio, obbligati a fornire allo scetticismo del giudice la pruova della loro esistenza. In niun'altra parte del Diritto con maggior verità che nel diritto marittimo può dirsi, esser la consuetudine la più autorevole base del precetto giuridico, la espressione genuina della giustizia naturale e divina. Egli è sotto un tal rapporto che la vetustissima Tavola di Amalfi, le consuetudini Tranesi, il *Constitutum Usus* di Pisa, il *Capitulare Nauticum* di Venezia, e sopra tutto il *Consolato del Mare* (raccolte di costumanze marittime introdotte dal X al XIV secolo) meritano di esser consultate, come fonti copiose e documenti preziosissimi della scienza nostra.

Le altre sorgenti sono più o meno secondarie derivazioni da questa prima. Imperocchè d'ordinario gli Usi stessi invalsi nella navigazione si ridussero in forma di Statuti o di Leggi; ma il contatto del potere non mancò di corromperne in due guise l'originaria purezza; primamente introducendovi nell'interesse fiscale e governativo tasse, balzelli, vincoli di ogni sorta alla libertà de' commercj, e fin la legittimazione delle rapine e delle violenze nel sistema delle prede; e poscia perturbando la sicurezza della mercatura col render possibile il frequente mutar delle leggi e delle costumanze marittime a seconda del mobile capriccio delle passioni e degl'interessi de' governanti.

Ad introdurre eccezioni in queste leggi per via convenzionale, o ad armonizzare tra due città o nazioni leggi discordanti e difformi, ed a farne loro certa e cauta l'osservanza, servirono in terzo luogo le stipulazioni de' Trattati Internazionali, prevalenti

perciò (quanto a' casi in essi preveduti) alle prescrizioni delle legislazioni locali. E posciachè in queste stipulazioni divenne abituale in seguito la inserzione di certe clausole e concessioni, come quelle della libera navigazione, della reciprocità de' favori, del trattamento dell'altrui bandiera a parità della nazionale, ovvero a parità del trattamento garentito alla nazione la più favorita, ed altre somiglianti (delle quali a suo tempo avremo occasione di apprezzare il valore ed il significato); così lo stile di uso de' Trattati servì esso stesso di origine e di base ad un sistema di massime giuridiche fondate sui fatti ed i precedenti, intese anch'esse a regolare i rapporti del commercio internazionale.

Dalla Giurisprudenza delle corti marittime non lieve soccorso può ancora ritrarre la scienza, specialmente per l'esame de' casi più dubbi e difficili, attesa l' esperienza e la special perizia pratica de' giudicanti, e la gravità delle discussioni deposte talvolta ne' loro giudicati.

Fra i tribunali marittimi più celebri, grande fu in antico l'autorità della Curia Amalfitana e poi della corte del grande Ammiraglio nelle Sicilie, della Ruota di Genova, e di quella d' Ancona, del Consolato di Marsiglia, dell'Ammiragliato della Rochelle e della Tavola di Marmo in Francia, della suprema curia Olandese e di quella di Amburgo; e grande al di d'oggi è ancora quella dell'Ammiragliato Inglese, e della Corte Suprema Federale degli Stati dell'Unione Americana competente a conoscere delle controversie di diritto pubblico marittimo.

Vengono in fine gli Scrittori di diritto marittimo, quasi tutti italiani, francesi ed olandesi, salvo pochi danesi, spagnuoli, inglesi, e qualcuno alemanno; nondimeno i più antichi tra essi ed antesignani de' rimanenti sono nostri connazionali. Ma gravissimo danno alla scienza si fu, che nelle gelose gare e nelle dispute sulla dominazione marittima quasi ogni nazione comunicò a' proprj scrittori le passioni della propria interessata ambizione; sicchè immensa è la discordia degli autori pressochè in tutte le importanti quistioni, e non può ad essi ricorrersi per consiglio senza grandi precauzioni critiche, essendosi fatti organi dell'egoismo e della politica nazionale, anzichè coscienziosi interpreti del vero.

Queste sono, o signori, le sorgenti della disciplina: e di ciascuna di esse mi propongo esporvi nelle prime lezioni lo storico svolgimento, classificando metodicamente gli Usi, le Leggi ed i Sistemi stessi degli scrittori. Ciò che fin da ora desidero che a voi riesca manifesto, si è la povertà e la insufficienza di queste sole sorgenti positive a costituire ed animare di propria e vera vita il si-

stema della scienza. Ma a render questa verità più sensibile, concedete, o signori, che io mi rifaccia ancora indietro; e vogliate meco assistere alle fasi ed alla lenta progressiva trasformazione del Diritto Marittimo.

Signori, da' bisogni sociali nascono le leggi, con essi variano, e col progredire delle umane società progrediscono. E però volendo distinguere secondo alcuni larghi e secolari periodi le successive trasformazioni del Diritto Marittimo, sì che ogni periodo ideale corrisponda ad una grande rivoluzione reale nella civiltà commerciale e marittima del mondo; basterà dividere la vita dell'umanità finora trascorsa in quattro epoche o cicli, tre già compiuti, l'altro appena incominciato.

Nella prima epoca possiamo comprendere tutta l'antichità; l'Oriente, la Grecia e Roma, fino al diluvio barbarico. In questa lunga serie di secoli la storia ci addita, egli è vero, i Fenicj e i Cartaginesi come arditi navigatori: leva a cielo le ricchezze che il commercio aveva procacciate a Tiro, *la regina delle città*, come la chiama il profeta, *i cui mercadanti erano pari a' principi della terra:* ci tramanda le memorie dell'avara gelosia di Cartagine le cui flotte sommergono ogni legno che osi valicar le colonne d'Ercole: ci mostra possenti in mare e fondatrici di colonie le città Etrusche, e poi quelle della Grecia e della Magna Grecia: e curvata la terra sotto il giogo di Roma, ci offre lo spettacolo straordinario di un mondo intero fatto provveditore di una sola città; fino a che la civiltà commerciale sembra seppellirsi sotto le rovine della invasione nordica, o salvarsi co' profughi di Aquileia nelle lagune dove più tardi sorgerà Venezia. Ma la navigazione degli antichi, privi de' possenti strumenti che guidano i nostri marini a traverso l'immensità de' mari, e loro permettono sfidar le tempeste, fu sempre un timido saggio a fronte di ciò che osarono i moderni. L' antico commercio fu specialmente terrestre. L'antichità per bocca del poeta di Venosa dichiarò che non vide nell'oceano un legame, un mezzo di più celere comunicazione tra' popoli, un istrumento di civiltà in mano della provvidenza, ma al contrario un mezzo di dissociazione delle genti interposto tra esse da un Dio cauteloso e prudente:

Deus abscidit
Prudens Oceano dissociabili
Terras.

Le tre parti dell' antico continente quasi toccandosi tra loro, non essendo separate che dal Mediterraneo; i naviganti poco allontanavansi

da' seni e dalle coste, ed in alcune stagioni dell'anno nè pure osavano commettersi al mare. In tale ristretta e timida sfera i documenti che ci restano della legislazione Rodia, fatti eterni da' comenti della sapienza giuridica de' Romani, si risentono della stessa grettezza, ed in generale non si riferiscono che agl' interessi marittimi di diritto privato, e sopra tutto al caso ovvio del getto delle merci in mare per causa di tempesta o di avarie, ed alla regola per distribuirne le perdite. Ed è certamente degna di osservazione l'immobile uniformità di questi pronunziati del Diritto marittimo anche dopo trenta secoli! Possiamo rimontare ad una civiltà più antica ancora della greca, all'indiana; e troveremo nelle leggi di Manou il contratto del prestito a rischio marittimo sottomesso alle stesse regole, cui lo assoggettano i codici di commercio del secolo XIX. Ma ciò, o signori, non prova che una sola cosa; che il mare co' suoi venti, colle sue tempeste, co' suoi pericoli non cangia, è sempre lo stesso.

Succede la seconda epoca, il Medio Evo. Qui risplendono l'attività e la gloria degl'Italiani: ed è un di essi, l'amalfitano Gioia (checchè siasi tentato di obbiettare in contrario) che rivela all'occidente una delle più grandi scoperte, quella della bussola, e produce nella navigazione una immensa rivoluzione. Affidato a questa nuova guida, che dalla natura pare dotata di un'arcana intelligenza, il nocchiero animoso si dilunga dalle spiagge, si espone a viaggi di lungo corso in mari pericolosi e fin allora ignoti, e non si crede più solo e disperso nella silenziosa vastità dell'oceano. Da che l'uomo si rende familiare con questo terribile elemento, ei sembra anzi innamorarsene con instancabile desio ed ardimento, forse perchè nell'interminata immensità del mare trova un' immagine dell' infinito a cui anela la sua natura. È in questo periodo che si collocano le gigantesche spedizioni marittime delle crociate, i frequenti e regolari commercj con le Indie, i grandi stabilimenti de' Pisani, de' Genovesi e de' Veneziani in Oriente, le innumerabili battaglie navali nelle quali le loro flotte insanguinano tutt' i mari, ed ahi benanche la fatale rivalità fratricida che armò l'una contro l'altra queste città sorelle, e spense con esse la potenza, altrove non veduta eguale, dell' Italia sul mare. I monumenti del Diritto Marittimo di quest' epoca, in massima parte nostrani, attestano di già lo sviluppamento immenso delle istituzioni ed i loro straordinarii progressi, e fanno orgoglioso (come già accennammo) il genio italiano de' trovati della commandita e di altre feconde forme di associazione commerciale, della lettera di cambio, de' primi banchi ed istituti di credito, e più tardi dell'as-

sicurazione da' pericoli marittimi, per cui si disarma la sventura della sua funesta possanza col ripartirne gli effetti, ed in certa guisa si nobilita lo stesso interesse con le forme della carità. Soltanto dietro le orme degl' Italiani vengono i Catalani, gli abitanti delle città industriali delle Fiandre, ed in seguito quel mirabile esempio della potenza dell'associazione, le città Anseatiche. È questa, o signori, senza contesa l'età dell'oro del Diritto Marittimo.

Anche una scoperta, ed ancora più portentosa, apre la terza epoca, ed opera una nuova rivoluzione fondamentale nel commercio, nella civiltà e nella scienza. Il Genovese approda ad un nuovo mondo, e ne fa dono a' futuri oppressori dell'Italia sua patria, perchè la sua patria lo ha prima rigettato, incredula del genio de' proprii figli. Tutto cangia da quel tempo; l' Oceano diviene la strada maestra del commercio cosmopolita, i porti del Mediterraneo sono deserti, e l'Italia scaduta dal rango di potenza marittima perde tosto anche sul proprio territorio la nazionale indipendenza, e divien preda d'ingordi stranieri. È questa altresì l'epoca in cui si costituiscono e consolidano le monarchie assolute; dovunque è oppressione de' popoli, violenza ed abuso della forza; le nazionalità patteggiate o dispulate alle morti de'principi con lunghe e sanguinose guerre, come i campi e le greggi che son patrimonio di alcune famiglie. E però la violenza, il monopolio, l'oppressione contrassegnano benanche la nuova trasformazione che volge a grado deteriore le relazioni commerciali e il Diritto Marittimo. La rete de' vincoli doganali, de' privilegi di navigazione, de'divieti commerciali, e sopratutto della legislazione e del sistema coloniale, minaccia di morte l' industria, e di fame il genere umano. Cromwel nel suo famoso Atto di Navigazione per l'Inghilterra, Luigi XIV nella sua cotanto celebrata Ordinanza per la Marina del 1681, non sanno far di meglio che proclamare l'ostilità e la guerra permanente tra i popoli commercianti, e sanzionare la Corsa di mare, la Rappresaglia, la Preda non solo dei legni mercantili del nemico, ma spesso ancora del pacifico neutrale; veri obbrobrii del Diritto Marittimo. Questa terza epoca non si chiude che con la più mostruosa esagerazione de' suoi vizi, con la insania del Blocco Continentale.

È con noi che s'inizia appena la quarta epoca, segnalata essa pure come le altre da una scoperta più di tutte stupenda, e più di tutte rivoluzionaria, quella della forza motrice del Vapore. Ma oh quali diversi auspicj da quelli delle epoche precedenti qui ci porgono i fatti contemporanei! Avrei bisogno, o Signori, che la nostra conferenza ora ap-

pena incominciasse per aver tempo e lena di numerarli. Mi basti accennarne alcuni pochi. Grazie all'applicazione del vapore, le distanze più non esistono, ed il genere umano può dirsi divenuto una sola famiglia. Le colonie, già tremendo pomo di discordia tra le potenze marittime, son quasi tutte emancipate, e l'America è coperta di stati liberi ed indipendenti. La luce delle sane dottrine economiche illumina la prima nazione commerciante del globo; ed il gran principio della libertà del commercio internazionale e della graduale abolizione di vincoli e privilegi di ogni natura passa ormai dal dominio della scienza allo stato di pratica applicazione, ed allarga ogni giorno le sue pacifiche conquiste. Le nazionalità si agitano per ricostituirsi. La guerra, la conquista, la sete di sangue cedono il campo a tendenze di pace, di attività industriale, di conquista dell' uomo sulla natura e sulla materia, non più sopra i simili ed i fratelli suoi. In fine l'Inghilterra stessa in mezzo allo stupore universale si vede abolire quell'Atto di Navigazione che erasi creduto per due secoli il palladio della sua possanza marittima, aprire a tutt' i popoli i suoi porti delle Indie, e nella pace col Celeste Impero stipulare il libero commercio a favore di tutte le nazioni sorelle di Europa. Si è dunque, la Dio mercè, cominciato a riconoscere, che tutt' i popoli possono innoltrarsi insieme senza urtarsi e distruggersi nelle vie dell' industria; che al contrario son tutti interessati solidariamente gli uni alla prosperità degli altri. Neghi ora chi può che in questo periodo l'umanità sia riserbata ad una rivoluzione quanto benefica, altrettanto radicale e profonda più di tutte le anteriori.

Or chi crederebbe intanto, che in mezzo a trasformazioni e progressi sì profondi della vita reale, la disciplina del Diritto Marittimo da centinaia di anni ed in tutta questa ultima epoca non per anco ne abbia risentito alcuno? Essa in fatti rimane ancora qual fu a noi tramandata dalle precedenti età d'ignavia economica, col suo corteggio semibarbaro della cattura de'legni nemici, della preda de'neutrali, delle sospettose visite e delle rappresaglie! Sembra che i secoli non siano passati sopra quest' ordine di rapporti internazionali, che una ferrea forza d' immobilità ne abbia compresso ed impedito ogni favorevole svolgimento. Tal è veramente, o Signori, il basso stato e la indugiata ricostituzione di questa scienza; nè v'ha altro ramo del maestoso albero del diritto, in cui meno che in questo sia penetrato il succo vitale degli elementi fecondatori elaborati dalla rinnovata civiltà.

A noi dunque che rimane a fare? Che manca ancora a spogliar la disciplina del Diritto Marittimo de'suoi errori, eredità di tempi e d'idee che non sono più?

Disse già il Vico, che tutto l'ampio sistema del Diritto consta di tre parti; di Filosofia, di Storia, e di una certa Arte di applicare i principj di ragione alle pratiche esigenze e condizioni di fatto delle umane società. Non è dunque soltanto nella regione della pratica positiva e nella storia del passato che dobbiamo ostinarci ad imprigionar la scienza.

I materiali forniti dalle sorgenti positive sono anzi come una massa inerte che aspetta la scintilla celeste, per vivere di nuova vita, deporre le vecchie impurità, sorgere e procedere di pari passo con la civiltà contemporanea. Questa scintilla animatrice non è che il vero filosofico, il tipo superiore ed immutabile del giusto, il sistema razionale del diritto delle genti, il principio ideale dominatore secondo il quale incessantemente tender debbono a modificarsi le istituzioni positive degli umani consorzj.

E noi nello studio, che da questo momento imprendiamo, risaliremo sovente, o Signori, a questa suprema autorità scientifica, per paragonare ciò che è o si crede con ciò che dovrebbe essere o credersi. Noi cercheremo con ogni cura di attuare quest'alleanza intima dell'elemento filosofico con l'elemento storico ed il pratico: esporremo la scienza nel suo stato passato e presente, ma non perderemo di vista l'avvenire.

Signori, io son costretto ad arrestarmi. Per una lezione destinata alle generalità preliminari e metodiche di una scienza ho detto troppo, e non oso far più lungo sperimento della vostra indulgenza. Noi ci raccoglieremo di nuovo in questo recinto, e visiteremo insieme parte a parte il campo intero della disciplina. Troveremo talvolta aride sabbie e sterili lande; ma in compenso ci fermeremo non senza una certa compiacenza intorno alle quistioni della Libertà e del Dominio del Mare, della Pirateria, dell'abolizione della Tratta de' Negri, della libertà de' Commerci e delle Navigazioni internazionali, della Neutralità Marittima, della Corsa, delle Rappresaglie, delle Prede: argomenti solenni, nei quali accanto agli utili veri che appagano l'intelletto, sta ancora qualche cosa di sublime e sarei per dire di poetico che può accender nello spirito la fiamma dell'affetto.

Ma ciò che sopra tutto c'incuorerà ne' disagi del cammino, sarà il pensiero che questi studi non saranno vôto pascolo di dotta curiosità, ma concorso ed apparecchio ad un'opera di restaurazione della prosperità e della grandezza nazionale della nostra cara patria; e per noi non

mancherà che questa prima cattedra aperta in una università italiana al Diritto Pubblico Marittimo abbia un giorno a rammentarsi come un'aurora della nostra rinnovata indipendenza e fortuna su'mari.

Quanto a me, confortato da così dolce desiderio, sostenuto dalla vostra benevolenza, e facendo assegnamento sulla perseveranza del vostro zelo, sarò felice di arrecare il tributo de' miei sforzi, umili e fiacchi che siano, a suscitare in questa terra libera d'Italia la preparazione di un così splendido avvenire. Ma che potrà la mia povera parola, se il seme non ne cada in animi gagliardi e disposti a fecondarlo?

Molti tra voi, o giovani subalpini, mi conoscono: per essi mi sarebbe superfluo nell' esordir di questo nuovo anno ripetere la professione di fede del mio insegnamento. Agli altri dirò soltanto, che essa si riassume nelle tre parole, le quali stanno scritte a caratteri indelebili sulla nostra bandiera scientifica: NAZIONALITÀ, LIBERTÀ, PROGRESSO CIVILE. Questa formola adunque continuerà ad essere come la misteriosa colonna di fuoco, che ci guiderà a traverso dell'aspro e selvaggio deserto degli errori, delle violenze e delle passioni umane.

Sì, o gioventù generosa che mi ascolti, questi grandi ed immortali principj meritano il tuo amore, il tuo culto, il tuo entusiasmo. Che IDDIO ti faccia degna di potere un giorno col senno e col braccio cooperare efficacemente al loro trionfo (*Fragorosi e prolungati applausi*).

Nota della Direzione del CIMENTO — Il favore col quale venne accolta nel 29 testè decorso novembre questa Prelezione al Corso di Diritto Pubblico Marittimo pronunciata dal chiarissimo Prof. Cavaliere PASQUALE STANISLAO MANCINI avanti un numeroso ed eletto uditorio che frequenta d'ordinario la sua cattedra, composto non della sola gioventù studiosa, ma ben anche di uomini gravi e maturi, e il desiderio espresso da parecchi altri giornali di vederla messa a stampa, ci fecero richiedere l'autore a consentire alla pubblicazione della medesima. E fummo a ciò mossi anche da altro pensiero, dall'utile incitamento cioè che ne viene al nostro Governo di rivolgere seriamente le sue cure alla restaurazione della nostra Marina.

La prelezione però era stata dall'egregio Professore pronunziata, com' egli suole, sulla guida di semplici note, nè potemmo quindi soddisfare altrimenti un tal desiderio, che pubblicandola come ci fu consegnata da alcuni amici, che se la procacciarono dagli Stenografi che l'avevano raccolta.

PROGRAMMA

DEL CORSO

di Diritto Internazionale Marittimo

del Prof. P. S. MANCINI.

PROGRAMMA

DEL CORSO

di Diritto Internazionale Marittimo

del Prof. E. S. MANCINI.

PROGRAMMA

DEL CORSO

DI DIRITTO INTERNAZIONALE MARITTIMO

INSEGNATO NELLA R. UNIVERSITA' DI TORINO

NELL'ANNO ACCADEMICO 1852-1853.

APPROVATO DAL CONSIGLIO SUPERIORE DI PUBBLICA ISTRUZIONE.

Introduzione

I.

Argomento del Corso — Legame del Diritto Pubblico Marittimo col Diritto Pubblico Internazionale in genere — Importanza attuale dello studio del Diritto Pubblico Marittimo, per l'indole ed i bisogni del secolo, e per le speciali condizioni degli Italiani — Obblighi che ha la civiltà moderna con l'Italia del medio evo per lo stabilimento delle consuetudini e degli ordinamenti giuridici sulle cose marittime, e pe' progressi della navigazione e del commercio — Stato in cui trovasi la Scienza, e sue sorgenti (*a*): Le Costumanze e gli Usi della Navigazione: (*b*) Le Leggi marittime de' diversi Stati (*c*): I Trattati (*d*): La Giurisprudenza delle Corti Marittime: (*e*) Gli Scrittori. — Originalità della legislazione marittima quanto alla sua primitiva formazione — Fasi e trasformazioni progressive del Diritto Marittimo — Epoche principali nelle quali le sue istituzioni si svolsero — Cause che indugiarono la ricostruzione di questa disciplina nel generale progresso delle scienze morali, politiche ed economiche — Scopo e metodo con cui il professore si propone d'insegnarla: alleanza dell'elemento razionale con l'elemento storico e col pratico — Esortazione alla gioventù subalpina.

Cenni storici intorno alle sorgenti della Scienza.

II.

Quadro storico delle vicende e de' progressi del Dritto Marittimo — Oriente — Grecia: Leggi Rodie sulla navigazione — Roma: quistione del modo con cui i Romani adottarono la legislazione Rodia sulle cose del Mare — Caduta dell'imperio romano, ed invasioni barbariche — Legislazione marittima Bizantina.

III.

Segue lo stesso argomento — Sviluppamento della Navigazione e del Commercio nelle città marittime dell' Italia Meridionale nel IX e nel X secolo — Prime leggi marittime da esse introdotte, mercè la riduzione in iscritto delle loro Consuetudini — Statuti di Trani. — Tavola Amalfitana, che il Pardessus ed altri scrittori deplorarono perduta, o negarono che avesse mai esistito, scoperta non ha guari, e pubblicata in Napoli — Consolato del Mare: argomenti per attribuirne la primitiva formazione agli Italiani — *Constitutum Usus* di Pisa. — Statuti Marittimi antichissimi delle repubbliche di Venezia e di Genova — Come la scoperta del Capo di Buona Speranza e poi dell'America togliesse il primato all' Italia tra le nazioni marittime.

IV.

Segue lo stesso argomento — Leggi di Oleron e di Marsiglia — Ordinanze di Wisby — Diritto marittimo Anseatico — Guidone del Mare — Ordinanze ed Editti francesi, spagnuoli ed olandesi del secolo XVI — Monumenti di legislazione Marittima del secolo XVII — Cromwell, e l'Atto di Navigazione dell' Inghilterra — Luigi XIV, e la sua celebre Ordinanza sulla Marina del 1681 in Francia — Influenza esercitata da' principii sanzionati in questa Ordinanza sulle legislazioni posteriori delle altre Potenze marittime. — Stato attuale della Legislazione Marittima ne' principali paesi di Europa — Fonti della legislazione Sarda in particolare: regolamenti del 1827 sulla Marina Mercantile di questo regno: loro lacune ed imperfezioni, e bisogni urgenti di riforma.

V.

Cenno storico de' più importanti Trattati di Navigazione e di Commercio dal XII al XIX secolo. — Principii che successivamente in essi dominarono nelle varie epoche.

VI.

Scrittori di Diritto Marittimo — I primi ad illustrar questo argomento sono i giureconsulti italiani dopo il risorgimento — Bartolo, Baldo, e la scuola di Bolo-

gna — Giulio Ferretti, Ansaldo e Stracca — Alberico Gentile — Grozio — Seldeno, Zouch, e Yenkins — Binkershoek, Loccenio, Stypman — Valin, Emerigon, Pothier — D'Abreu, Hubner, Schlegel, Tetens — Targa, De Luca, Casaregi, Galiani, De Jorio, Lampredi, Azuni, Baldasseroni, Romagnosi, Piantanida, Lucchesi Palli — Franklin, Wheaton, Reddie — De Martens, Meno — Pöhls, Jacobsen, Mirus, Kaltenborn, De Rayneval, Barrère, Pardessus, Massè, Ortolan, Hautefeuille — Notizia delle opere di questi autori, e classificazione delle loro dottrine.

Libertà del Mare.

VII.

Nozioni fondamentali del Diritto Marittimo: loro rapporti col Principio di NAZIONALITA' posto a base della intera disciplina del Diritto Internazionale — Due peculiari Oggetti di diritto nel sistema delle Legislazioni Marittime: il MARE, e la NAVE — Libertà o Dominio del MARE. — Storia della controversia — Grozio, e Seldeno — Analisi del *Mare Liberum* del primo, e del *Mare Clausum* del secondo — Dottrine ed argomenti delle due scuole — Pretensioni di varie nazioni antiche e moderne al dominio ed alla signoria del Mare — Insufficienza de' ragionamenti de' men recenti pubblicisti sulla quistione — Necessità di nuovamente esaminarla.

VIII.

Segue lo stesso argomento — Influenza di alcune moderne teorie economiche e giuridiche sulla quistione del dominio del Mare — Necessità di risalire a' principii costitutivi del diritto di Proprietà in generale, ed a' suoi caratteri essenziali — Modificazioni che tali principii ricevono rispetto alla Proprietà Internazionale — Applicazione de' medesimi in ispecie alla Proprietà del Mare — Dimostrazione della Libertà del Mare, e della incapacità delle singole nazioni di acquistarne la Proprietà ed anche la Giurisdizione esclusiva, tanto per diritto delle genti primitivo e razionale, quanto pel diritto secondario degli Usi e de' Trattati.

IX.

Limiti della massima generale della Libertà del Mare — Mare Territoriale, e sua estensione: discussione delle varie opinioni — È suscettivo di dominio, e perchè — Fino a quale estensione — Porti, Golfi, Baje — Mari chiusi — Degli Stretti, e specialmente di quelli del Sund e de' due Belt, del Bosforo o de' Dardanelli, di Gibilterra, e del Faro alla punta meridionale dell' Italia — Pretensioni, e convenzioni degli Stati moderni circa la navigazione degli Stretti del Mare. — Soluzione della quistione sul dominio e sul libero passaggio degli Stretti.

Le Navi e la loro Nazionalità.

X.

Nazionalità delle NAVI — Perchè ogni nave debba avere una nazionalità — Condizioni della Nazionalità di un naviglio — Mezzi di pruova della medesima — Della

Bandiera — Delle Carte di Mare — Bastimenti da guerra — Bastimenti mercantili — Uso di bandiere di altre nazioni, se lecito, e quando — Provvedimenti de'più importanti Trattati, Atti di Navigazione e Leggi degli Stati marittimi sulla nazionalità de' bastimenti — Stato della legislazione Sarda in proposito: inconciliabilità di parecchi Trattati stipulati tra la Sardegna ed altri Stati con le leggi Sarde sulle condizioni costitutive della nazionalità de' bastimenti Sardi.

XI.

Diritto d'inchiesta o ricerca della Bandiera — Esso non è che una semplice verificazione della Nazionalità delle Navi — Sua differenza dal diritto di Visita — Il diritto di Visita non è ammesso, e perchè, in tempo di pace, salvo le eccezioni introdotte da Trattati speciali — È permessa in vece, e perchè, la inchiesta della Bandiera — Limiti e modi di esercizio di un tal diritto.

Diritti delle Nazioni su i prodotti utili del Mare.

XII.

Dalla Combinazione de' due Oggetti peculiari del Diritto Marittimo, il Mare e la Nave, derivano tutti i diritti che le Nazioni possono esercitare sul Mare -- Tali diritti si riducono a quattro categorie: 1. Diritti al Dominio e godimento de' prodotti utili del Mare — 2. Alla Giurisdizione Marittima -- 3. Alla Libertà della Navigazione e del Commercio -- 4. Alla Difesa Nazionale esercitata sul Mare -- De' Diritti della prima categoria, e primamente della Pesca -- Dottrina della scuola Groziana -- Opinione del Galiani -- Loro esame critico, e soluzione della quistione secondo i principii della scienza -- Natura e limiti del diritto di Pesca -- Recente quistione tra la Gran Brettagna e gli Stati dell'Unione Americana.

XIII.

Della Proprietà delle Isole nuovamente nate nel Mare. — Dottrina del Diritto Romano — Opinioni degli scrittori — Occupazione, e suoi caratteri perchè possa elevarsi a titolo di proprietà internazionale: necessità che sia accompagnata da un tale stabilimento, che attesti l'animo e la possibilità di tenere la signoria ed il governo delle contrade occupate — Della proprietà delle isole che nascono ne' mari territoriali—Giudizio di tale quistione avvenuto presso la Corte dell'Ammiragliato in Inghilterra.

XIV.

Del prodotto de' Naufragii—Barbaro diritto, ammesso nell'antichità e nel medio evo, della occupazione de'beni de'naufraghi—Prime voci di condanna, che partono dalla Chiesa e da' suoi concili — Federico Svevo abolisce in Napoli ed in Alemagna questa immorale regalìa — Imposta prelevata più tardi sul salvamento delle cose naufragate, indi pure abolita — Clausole di uso introdotte ne' Trattati di navigazione e commercio per la garentia de' beni de' naufraghi, e per gli aiuti da prestarsi a' navigatori — Leggi in proposito de' principali Stati, e particolari benigne disposizioni della Legislazione Sarda —Anche senza speciali trattati e leggi, il diritto delle genti marittimo ha elevato la concessione di tali facilità e soccorsi da semplice ufficio di umanità a vero dovere di giustizia.

Diritti delle Nazioni alla Giurisdiz. Marittima.

XV.

Della giurisdizione Internazionale Marittima — Regole di diritto internazionale relativamente alla giurisdizione su i fatti accaduti in mare — Delle infrazioni di disciplina commesse a bordo de' bastimenti — De' reati commessi in alto mare, o ne' mari territoriali, nelle rade e ne' porti — Differenza tra i bastimenti da guerra ed i legni mercantili — De' reati commessi a terra da' marinai, ufficiali o altra gente dell' equipaggio di una nave straniera ancorata sulla spiaggia — Dell'esercizio della polizia giudiziaria, e del diritto di ricerca e di arresto a bordo de' bastimenti da commercio — Disposizioni positive scritte ne' vigenti codici marittimi: legislazione Sarda — Regole speciali pe' fatti che avvengono nelle scale marittime del levante.

XVI.

De' Rifugiati a bordo de' Bastimenti, e de' Disertori — Dell'asilo richiesto a bordo di un bastimento — Diritti del comandante — Dritti del governo, nelle cui acque trovasi il bastimento — Diversità delle conseguenze dell'asilo accordato su i legni da guerra e su quelli di commercio — Le forme dell'estradizione de' colpevoli da un territorio straniero non sono applicabili alla consegna o espulsione de' rifugiati sui bastimenti — Asilo accordato in alto mare — Norme speciali comunemente ricevute circa l'asilo de' perseguitati per cause politiche — De' marinai, soldati disertori, ed individui sottoposti a procedure penali che fuggano dalle navi in terra — Quando siano in obbligo le autorità del paese di arrestarli e di riconsegnarli al comandante del legno — Attribuzioni de' Consoli — Stipulazioni analoghe in molti Trattati.

XVII.

Del Cerimoniale Marittimo — Antico rigore sul cerimoniale Marittimo, e sulle quistioni della precedenza e del saluto — Rapporto di queste quistioni con le pretensioni alla sovranità del mare — Cenno storico delle più celebri controversie insorte su questa materia tra le potenze marittime — Principio generale oggi dominante, l'eguaglianza di diritto fra tutti gli Stati sovrani — Saluto de' bastimenti mercantili alle navi da guerra, e di queste tra loro — Saluti alle flotte e piazze marittime — Saluti in alto mare — Visite officiali di uso ne' porti — Celebrazioni di feste nazionali ne' luoghi di approdamento, sia in terra, sia a bordo di altri legni stranieri — Limiti fra i procedimenti di semplice cortesia, e quelli di obbligatoria convenienza diplomatica.

Diritti delle Nazioni alla Libertà della Navigazione e del Commercio.

XVIII.

Della Navigazione e del Commercio Marittimo — Diritto comune de' popoli alla loro libertà — In che tal diritto sia fondato — Dazii sulla Navigazione — Polizia della navigazione — Altre quistioni sulla Libertà della navigazione. — De' segnali e de' telegrafi sottomarini modernamente introdotti.

XIX.

De' Trattati di Navigazione e di Commercio — Teoria de' medesimi dal triplice punto di vista del Diritto, della Economia, e della Politica internazionale — Loro Scopo ed Effetti — Condizioni di transizione al regime della libertà commerciale, nelle quali essi possono convenire alle nazioni. — Esame delle principali quistioni che occorrono alla retta intelligenza ed applicazione di queste convenzioni — Genesi e valore di alcune clausole di uso che d'ordinario si trovano nelle medesime.

XX.

Restrizioni al principio della Libertà della Navigazione — Dell'*Angaria* e dell'*Embargo* — Della potestà pretesa da' governi d'imporre un servizio di guerra a tutt' i bastimenti stranieri che si trovino ne' porti e nelle rade sottoposte alla loro dominazione, e di forzarli a violare i doveri di Neutralità — Se l'Angaria così definita sia un diritto inerente alla giurisdizione territoriale — Dimostrazione della negativa, secondo il diritto delle genti filosofico, e convenzionale — L'*Arresto del Principe* non è che l'Angaria in tempo di pace — Dell'Embargo o facoltà di trattenere in un porto tutt' i legni stranieri — Esame della quistione — Della indennità da darsi a' proprietarii de' bastimenti trattenuti.

XXI.

Segue l'argomento delle Restrizioni alla Libertà della Navigazione e del Commercio — Delle Rappresaglie Marittime — Loro scopo e natura — Opinioni opposte di due scuole di pubblicisti; analisi delle loro ragioni — La legittimità delle Rappresaglie si fonda sopra una presunta approvazione tacita del popolo degli atti del proprio governo, e sulla reciproca solidarietà di tutte le proprietà private, il che è contrario al fatto ed alla ragione — Disposizioni vigenti in alcune legislazioni intorno all'esercizio delle rappresaglie — Voti della scienza per la loro abolizione.

XXII.

Della Pirateria — Sua nozione e storia — Condizione in cui si pone chi naviga senza commissione di alcun governo, o per commettere depredazioni sul mare — Se possa qualificarsi atto di Pirateria anche il fatto di un bastimento armato in guerra, che corra i mari con commissione di più governi — I pirati non hanno nazionalità, e sono fuori del diritto delle genti — Distinzione tra la vera Pirateria secondo il diritto delle genti, ed altri reati che le leggi particolari de' varii Stati assimilano alla Pirateria — Mezzi e forme di repressione della Pirateria generalmente ricevute — La competenza di giudicare i pirati è propria dello Stato, al quale appartiene il legno che fece la cattura, e perchè — Leggi moderne della Francia e di altri grandi Stati di Europa sulla Pirateria, e stato della legislazione Sarda vigente.

XXIII.

Della Tratta de' Negri — Schiavitù coloniale — L'uomo incapace di divenire oggetto di proprietà — Illecito e criminoso un commercio, che implica la offesa delle grandi leggi morali e naturali della umanità, e che disconosce la inviolabilità di diritto della personalità umana — Principî e provvedimenti adottati

dal Congresso di Vienna per abolire la Tratta — Negoziazioni, trattati e leggi speciali ne' diversi Stati di Europa dal 1815 fino al presente per la repressione della tratta de' Negri — Nuova legge presentata su questa materia dal governo Sardo al Parlamento — Stato della quistione della schiavitù nell'America del nord — Voti per la cessazione di questa vergogna della specie nostra e del secolo.

XXIV.

Della Navigazione Fluviale, e di quella de' Laghi -- Principii che la regolano — I fiumi ed i laghi sono proprietà della Nazione, nel cui territorio si trovano — Differenti effetti di questo diritto di proprietà rispetto a' fiumi o laghi che traversano o toccano i territorii di diversi Stati — Diritto di passaggio innocente, mercè la navigazione libera ne' fiumi o laghi di questa specie — Se questo diritto sia perfetto — Modificazioni che esso riceve dalle convenzioni internazionali — Principii sulla libera navigazione de' grandi fiumi dell' Europa ne' trattati di Vienna del 1815 — Navigazione del Reno e del Po — Quistioni sulla navigazione del Lago Maggiore — Discussioni diplomatiche sulla libera navigazione del Mississipì, del S. Lorenzo, e di altri grandi fiumi del continente Americano.

Diritti delle Nazioni a difendersi sul Mare. Guerra Marittima.

XXV.

Della Guerra Marittima — Modificazioni per essa introdotte nella dottrina generale delle leggi della guerra — Diritti de' belligeranti nelle guerre marittime — Doveri de' belligeranti nelle medesime—Degli armamenti in Corso, e delle Lettere dette di Marca. — La commissione a'privati armatori è una delegazione fatta dalla Sovranità del suo diritto di guerra — Esame della quistione, se un tale diritto sia delegabile — Biasimi del Franklin sull' impiego de' corsari — Generosi, ma vani tentativi fatti dall'Assemblea Nazionale Francese nella prima rivoluzione presso le potenze europee, per far abolire l'uso della cattura sul mare delle private proprietà de' nemici — Del commercio marittimo in tempo di guerra tra i privati individui delle nazioni belligeranti: se possa vietarsi — Decisioni inglesi ed americane sopra tali quistioni.

XXVI.

Delle Prede Marittime — Origine del diritto di preda — L'occupazione bellica, titolo eminente di acquisto della proprietà presso i Romani — Dottrine degli ultimi tre secoli sul diritto di preda nelle guerre marittime — Condizioni della legittimità delle Catture e delle Prede — Giudici competenti a dichiarare la validità e legittimità delle Prede — Effetti della Preda—Ripartizione delle cose predate — Norme stabilite in proposito nella Ordinanza Francese del 1681 — Stato delle vigenti legislazioni, e particolarmente di quella degli Stati Sardi — Concetto moderno della Guerra, come relazione giuridica tra i soli governi, e non tra i privati cittadini de' due popoli belligeranti — Conseguenze che ne derivano — Incompatibilità del diritto di Preda con la Guerra considerata sotto questo aspetto — Esame e confutazione delle ragioni addotte da alcuni moderni scrittori per giu-

stificare il fatto della preda nelle guerre marittime, benchè abolito universalmente nelle terrestri — Se possa darsi luogo a prede marittime anche fuori dello stato di guerra: predamenti avvenuti nel Pireo per opera di bastimenti inglesi nel 1851.

XXVII.

Del Ripredamento o Ricuperazione delle Navi predate: in che propriamente consista — Condizioni che debbono accompagnarlo — Se la ripresa trasporti il dominio della nave ricuperata nel riprenditore, o la restituisca all'antico proprietario — Distinzione de' casi — Del diritto di postliminio — Casi ne' quali si reputa acquistata, o no, la proprietà dal predatore, e perciò essa diviene (mercè la ripresa) trasferibile, o no, nel riprenditore — Della ripresa su i Pirati—Caso della Preda abbandonata per timore o per fortuna di mare — Regole introdotte nelle legislazioni positive delle nazioni marittime — Legislazione marittima degli Stati Sardi.

XXVIII.

Della Preda e del Ricuperamento nelle ribellioni e nelle guerre Civili — Se vi sia diritto di preda nel combattere i sudditi ribellanti — Antica dottrina negativa del diritto romano, adottata dal Grozio e dalla sua scuola tra i pubblicisti, dal Cuiaccio, dal Noodt, e dal Voet tra i giureconsulti — Distinzione per altri proposta delle guerre solenni dalle miste o meno solenni, per estendere il legittimo uso delle prede anche a queste ultime — Verità della dottrina del Grozio: differenza del *jus Belli* dal *jus Imperii*, ed inammessibile concorso di entrambi nel medesimo soggetto — Cessa la sua applicazione, se nella Guerra Civile intervengano aiuti di Potenze Straniere — Esempi delle guerre per la indipendenza de' Paesi Bassi nel secolo XVI, e per la indipendenza Americana nel XVIII — In ogni caso la ripresa fatta da' legni da guerra di ciascuna parte, e specialmente da quelli dell'antico governo, deve dar luogo al ritorno delle navi e delle cose ricuperate nella potestà de' loro primitivi padroni — Violazione di questi principii commessa in un memorabile giudizio nel 1849 per le prede e le riprese avvenute nella guerra della rivoluzione siciliana.

Neutralità Marittima.
Commercio de' Popoli Neutrali.

XXIX.

Della Neutralità Marittima — Diritti e doveri delle Potenze Neutrali — Del Commercio delle Potenze Neutrali in tempo di guerra, in collisione co' diritti de' belligeranti — La Guerra non altera i diritti delle Potenze Neutrali a commerciare liberamente, sotto l'obbligo da loro assunto di non prender parte alle ostilità tra i guerreggianti — Del preteso Diritto di Necessità e di Conservazione delle Potenze belligeranti, invocato in contrario da alcuni pubblicisti — Dimostrazione della insussistenza di questo argomento — In che consista la imparzialità, a cui sono obbligate le Potenze Neutrali, se nell'imparziale rifiuto, o nella imparziale concessione.

XXX.

De' rapporti tra la Nave ossia la Bandiera, ed il Carico — Valore delle due massime: la *Bandiera copre la mercanzia*, o *Bandiera nemica confisca la mercan-*

zia amica — Doppio sistema nella pratica internazionale, nelle leggi interne degli Stati, ne' Trattati, e nelle dottrine de' pubblicisti — Antiche regole del Consolato del Mare, secondo le quali la mercanzia neutrale è libera, e viene restituita a' proprietari, ancorchè trovata sopra legno nemico; e similmente la mercanzia del nemico trovata sopra legno neutrale non è salvata e protetta dalla bandiera amica, ma è soggetta a confisca — Adesione del Grozio e del Bynkershoek, e modernamente del Wheaton a questo sistema — Verità della prima delle due proposizioni che lo costituiscono — Erroneità della seconda: essa offende la indipendenza de' neutrali, ed annulla la libertà del loro commercio — Conseguenza: La bandiera non estende al carico la sua qualità ostile o neutrale, ed in ogni caso la presunzione dovrebbe cedere alla verità: ma è lecito a' neutrali trasportare pacificamente merci di qualunque provenienza (salva la quistione sul Contrabbando da Guerra), ed esse sono inviolabili sulle loro navi come su di un territorio amico e neutrale.

XXXI.

Del Contrabbando da guerra — Prima limitazione al libero commercio de' neutrali — La condizione, sotto la quale è ad essi garentita una tale libertà, è il loro astenersi dall'apprestar soccorso a qualunque de' belligeranti — I soccorsi consistenti nella somministrazione de' mezzi diretti di offesa ed ostilità costituiscono in genere il così detto *Contrabbando da guerra* — Trattati, e disposizioni delle leggi positive, che particolarmente dichiarano quali oggetti abbiano a riguardarsi Contrabbando da guerra — Armi e munizioni — Oro, argento e bronzo — Grano, derrate e sostanze alimentari — Legni di costruzione marittima — Tele e drappi per vestimento de' soldati — Materie prime atte alla fabbricazione delle armi — Macchine a vapore, carbon fossile, cavalli — Trasporto di soldati, marinai e dispacci — Valore de' manifesti delle parti belligeranti, co' quali dichiarino gli oggetti che qualificano per contrabbando da guerra — Se possa anche impedirsi che in territorio neutrale si faccia la vendita libera di tali oggetti all'una ed all'altra indistintamente delle potenze guerreggianti.

XXXII.

Del Diritto di Blocco — Seconda limitazione alla libertà del commercio de' neutrali — Del Blocco secondo il diritto primitivo, gli usi e le leggi de' popoli marittimi, e le opinioni degli scrittori — Il blocco deve essere reale; inefficacia di quello che dicesi *blocco sulla carta* — Notificazione diplomatica del Blocco, acciò le navi neutrali non possano allegarne ignoranza: forme di questa notificazione — Estensione del Blocco — Blocco continentale — Diritti ed obblighi del belligerante che pone e dichiara il blocco, e de' neutri — Violazione del Blocco, e sue conseguenze — Della pretensione di formare un blocco in istato di pace.

XXXIII.

Del diritto di asilo in favore de' belligeranti ne' porti e nel mare territoriale de' neutrali — Obbligo per le navi nemiche, che s'incontrano nel territorio marittimo neutrale, di astenersi dalle ostilità — Diritto dello Stato neutrale d'impiegar la forza per reprimerle — Invalidità delle catture fatte nella giurisdizione territoriale marittima de' neutrali — Diritto di asilo, esteso alle navi che giungono cariche delle prede fatte su' nemici — Vendita delle prede in territorio

neutrale — Un combattimento cominciato in alto mare può continuarsi nell'inseguimento che una nave faccia dell'altra nemica in un porto neutrale? — Asilo de'bastimenti in pericolo di naufragio.

XXXIV.

Del Diritto di Visita — Origine e natura del Diritto di Visita — In tempo di pace non può legittimarsi che per la forza di speciali convenzioni internazionali — Se ne sia legittimo l'esercizio in tempo di guerra — Dove, e da chi possa questo diritto esercitarsi — Sua estensione, e modo, ed effetti che ne seguitano — I legni da guerra ne sono sempre immuni, e perchè — Della visita de' bastimenti mercantili — Della visita de' medesimi, quando siano scortati da un legno da guerra — Storia della quistione, e delle discussioni diplomatiche cui essa ha dato luogo — Notizia delle più recenti controversie elevate tra l'Inghilterra e la Francia intorno al diritto di visita — Trattati stipulati dal governo della Sardegna.

Conchiusione del Corso.

XXXV.

Tendenze degli odierni studii sul Diritto Pubblico Marittimo verso le dottrine della Pace, del Libero Commercio, e della Giustizia Internazionale — Convenienza di risolvere i dubbii e le controversie di applicazione, inchinando in tal senso — Avvenire di questa disciplina — Necessità che le grandi Nazioni concorrano almeno nell'adottare e riconoscere principii uniformi, se non sia per ora sperabile farle consentire in un Codice Internazionale Marittimo comune—Bisogno di revisione e riforma, che particolarmente si avverte nella legislazione marittima degli Stati Sardi, per esser la medesima anteriore alla nuova codificazione generale. — Ricapitolazione e chiusura del Corso.

AVVERTENZA.

Le rimanenti lezioni dell'anno saranno destinate ad intraprendere la esposizione della

TEORIA DEL DIRITTO INTERNAZIONALE PRIVATO, applicata alla LEGISLAZIONE POSITIVA COMPARATA DE'PRINCIPALI STATI D'EUROPA.

115253
AMM. PROV. DI TORINO
№ 15053
BIBLIOTECA

Prezzo Centesimi 60.